NUMER ZAWIERA: „Utworzenie Zawod. Org. Przedsięb. Komun. Autobusowej“ „Na torach i szosach“, „Po ostrej długotrwałej zimie“, „To co opatentowała policja“, „Przed sezonem motocyklowym“, „Silnik zwycięzca“, „Noblesse oblige“ (feljoton), „Maskarada pokarnawałowa“ (sztych) i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16-940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 16 Kwiecień 1929 r. Nr. 16 (44).

KONIECZNOŚĆ UTWORZENIA ZAWODOWEJ ORGANIZACJI

Przedsiębiorstw Komunikacji Autobusowej w Polsce. — Cały szereg zagadnień prosi o zajęcie się niemi. — Dotychczas leżą odłogiem, ze szkodą dla całego społeczeństwa prawie wszystkie sprawy, dotyczące racjonalnego rozwoju komunikacji autobusowej.

Szybki rozwój i wzrost ilości linji komunikacji autobusowej, a także natężenia ruchu na nich w Polsce, nasuwa cały szereg zagadnień z tą sprawą ściśle związanych.

Dotychczas jednym regulatorem i instytucją dozorującą cały ten ruch są władze państwowe z Ministerstwem Robót Publicznych na czele.

Trudno wymagać od władz państwowych takiego zajęcia się temi sprawami jakie wydają się mi konieczne. To też jest rzeczą niezbędną, aby pokaźna już dzisiaj, a rosnąca z dnia na dzień liczba właścicieli przedsiębiorstw komunikacji autobusowej zrzeszyła się i wyłoniła nazewnątrz w skrystalizowanej formie zorganizowanego Związku zawodowego właścicieli przedsiębiorstw komunikacji samochodowej, czy autobusowej.

Związek taki miałby bardzo wdzięczne pole do pracy i działania.

Cały *szereg zagadnień prosi o zajęcie się niemi przez grono osób zainteresowanych*, fachowo i rzeczowo je traktujących, co przy oparciu się na silnej i poważnej organizacji, dałoby rękojmię odpowiedniego ich referowania, opracowania i wprowadzenia ich w życie.

Dzisiaj niema się kto temi sprawami zająć, więc *leżą odłogiem ze szkodą dla społeczeństwa.*

Jakież miałby Związek ten cele i zadania? W pierwszym rzędzie byłby on obrońcą i regulatorem interesów zrzeszonych w nim członków.

Byłby on instytucją opinjodawczą przy udzielaniu przez państwo koncesji na nowe przedsiębiorstwa komunikacyjne.

Chcący wprowadzić na jakieś linji połączenie autobusowe musiałby się zwracać do Związku, któryby rozejrzawszy jego prośbę wydawał odpowiednią opinję miarodajną dla władz państwowych.

A więc, czy na danej linji urządzenie komunikacji jest pożądane i w wypadku negatywnym wskazywał, gdzie byłoby celowiej i korzystniej założyć nową linję.

Związek zatrudniający w swych biurach fachowców i prowadzący odpowiednie studja, badania i statystyki, a dzięki temu posiadający materjały z całej Polski, w tej dziedzinie mógby zrobić wiele dobrego, zarówno dla swych członków, jak i dla ulepszeń i udogodnień komunikacji w państwie.

Związek prowadziłby badania nad markami i typami samochodów szczególnie nadającemi się do komunikacji autobusowej, czy towarowej w naszych warunkach eksploatacyjnych, przyczem wobec zróżniczkowania na naszych ziemiach tych warunków i często kolosalnie różnego, w zależności od dzielnicy, stanu dróg i szos, wytypowywałby na dany okres czasu pożądane marki samochodowe, najbardziej wskazane i odpowiednie dla danego okręgu, a nawet dla poszczególnej linji.

Rzecz jasna, iż *poparcie przemysłu krajowego przez Związek odgrywaćby musiało poważną rolę* i byłoby jedną z naczelnych zasad jego działalności na tem polu.

Uważam, iż wyprodukowane przez zakłady krajowe autobusy piewszorzędnej jakości, musiałyby znaleźć w Związku odpowiednie uznanie i poparcie.

Zgodnie z tem Związek musiałby się zająć wywalczeniem u władz państwowych pewnych ulg dla członków używających samochodów produkcji krajowej przyczem, nie należy wątpić, znalazłby silne poparcie u przemysłu polskiego zainteresowanego w tej sprawie.

Nie wykluczone, iż przemysł krajowy ze swej strony poczyniłby dla członków związku również pewne ułatwienia w nabywaniu wozów, w ich konserwacji, obsłudze i dozorze.

Związek, jako instytucja naczelna, występująca w obronie interesów wszystkich zrzeszonych przedsiębiorców, miałby ważki głos u władz państwowych, koordynowałby rozproszone dziś wysiłki i mógłby decydująco wypowiadać się w interesujących go sprawach.

Niewątpliwie i jedna z naszych najpoważniejszych bolączek, jaką jest kwestja dróg w Polsce, znalazłaby w Związku wymownego i przekonywującego rzecznika i obrońcę.

Jako najlepszy znawca spraw komunikacji autobusowej i związanych z niemi przepisów i rozporządzeń, Związek mógłby u władz państwowych przeprowadzać celowe i najbardziej pożądane zmiany, czy uzupełnienia tych przepisów, regulujących istnienie i działalność linji autobusowych.

Idąc na rękę władzom państwowym, *Związek mógłby przeprowadzać niezależnie od kontroli miarodajnych czynników, kontrolę we własnym zakresie nad funkcjonowaniem przedsiębiorstw autobusowych*, a więc nad stanem wozów, kwalifikacjami szoferów i zachowaniem się ich w czasie jazd, wygodą pasażerów, regularnością komunikacji i t. p.

Taka dodatkowa kontrola, zwiększyłaby znacznie bezpieczeństwo i sprawność komunikacji autobusowej, przyczyniając sie w wielkiej mierze do jej rozwoju.

Trudno mi szczegółowo omówić wszystkie cele i zadania Związku, artykuł mój nie wyczerpuje bynajmniej całości tego obszernego zagadnienia.

Czułem się w obowiązku zabrać głos w tej niezmiernie ważnej sprawie i nie wątpię, iż osoby zainteresowane wypowiedzą się tutaj szczegółowo i obszernie.

Celem mego artykułu jest właśnie wywołanie zainteresowania tą sprawą, wywołanie dyskusji dla wszechstronnego jej omówienia, co może zachęci i przyśpieszy zorganizowanie tej ze wszech miar pożytecznej i koniecznej według mnie w naszych warunkach instytucji.

Ludwik de Vacqueret.

Na torach i szosach.

Zawody samochodowe w Afryce. — Wyścigi na Lazurowym Brzegu. — Argenteuil. — Sześciodniowy raid motocyklowy we Włoszech. — Rekordy. — „Targa Florio“.

Sport motorowy rozwija się w północnej Afryce niegorzej niż w Europie. Sprzyja temu zarówno duża ilość kursujących tam samochodów, jak doskonałość dróg i cudowny klimat. Ostatnio odbyły się zarówno we włoskiej części Afryki czyli w Trypolisie, jak i we francuskich posiadłościach to jest w Algierze, wielkie zawody automobilowe, z których rezultatami warto się zapoznać.

Zawody zorganizowane w kolonjach włoskich składały się przedewszystkiem z raidu, który rozegrany został w dniu 21 marca na trasie Tunis-Trypolis, wynoszącej 760 klm. W raidzie tym zwyciężył Mazzacorati na samochodzie Lancia, który rozwinął szybkość przeciętną 85 klm./g.

W dniu 24 marca odbył się na obwodzie szosowym w pobliżu Tunnisu *piąty wyścig o Wielką Nagrodę Trypolisu.* Startowało 19 współzawodników. Zwyciężył znakomity kierowca włoski Brilli Peri na półtoralitrowym samochodzie Talbot, przebywając dystans 419 klm. w czasie 3 godz. 7 m. 45 s., z szybkością średnią 134 klm./g.

Imprezy zorganizowane w Algierze odbyły się w dniach 6 i 7 kwietnia. Na program ich złożyły się trzy wyścigi, które rozegrane zostały na trudnym obwodzie szosowym w Staoueli. Pierwszy z tych wyścigów, rozegrany na dystansie 286 klm. w 40 okrężniach toru, dostępny był dla samochodów sportowych. Startowało w nim 16 współzawodników. *Zwyciężył Joly na samochodzie Bugatti* w czasie 2 g. 55 m. 37 s., z szybkością średnią 98 klm./g. Następny bieg przeznaczony był dla motocyklistów, których na starcie stanęło 25. Tu triumfował we wspaniałej formie Oilter na maszynie Motosacoche 500 ccm., pokrywając dystans 107 klm. w czasie 58 m. 15 s., z szybkością średnią 111 klm./g. Jak świetnem jest zwycięstwo tego jeźdźca dowodzi najlepiej fakt, iż następny zawodnik, Arab Habib

na motocyklu Friumph, uzyskał czas gorszy aż o 10 minut.

Najciekawszym ze wszystkich był jednak wyścig o Wielką Nagrodę Algieru, w którym startowało 9 samochodów wyścigowych. *Po zaciętej walce pierwszy przybył do celu Lehoux* na dwulitrowym samochodzie Bugatti, pokrywając 50 okrążeń toru czyli 358 klm. w czasie 3 g. 2 m. 55 s., z szybkością średnią 118 klm.|g.

— — — — — — — — — — — —

Podczas Świąt Wielkanocnych odbyły się na obwodzie szosowym Garoupe w pobliżu Antibes na Rivierze francuskiej bardzo udane wyścigi samochodowe i motocyklowe. W Wielką Niedzielę rozegrany został wyścig o Nagrodę Rady miasta Antibes przy udziale 22 samochodów. Dystans wynosił 102 klm. w 25 okrężniach toru. Wyscig wygrał Etancelin na dwulitrowym samochodzie Bugatti w czasie 1 g. 22 m. 53 s. z szybkością średnią 74 klm.|g., dość niewielką, co się tłomaczy trudnością toru, obfitującego we wzniesienia i zakręty.

W tymże dniu odbyły się biegi motocyklistów na dystansie 80 klm. *Najlepszy wynik uzyskał Boetsch na maszynie Magnat Debon 500 ccm.*, rozwijając szybkość 70 klm.|g.

W poniedziałek Wielkanocny rozegrano główny wyścig dla samochodów o Wielką Nagrodę Antibes-Juan-les-Pins na przestrzeni 75 okrążeń toru, czyli 305 klm. *Po ożywionej batalji w wyścigu tym zwyciężył włoski kierowca Lepori* na dwulitrowym samochodzie Bugatti w czasie 4 g. 9 m. 38 s., z szybkością średnią 73 klm.|g. Drugim był Rigal na samochodzie Alfa Romeo.

— — — — — — — — — — — —

W dniu 24 marca odbyły się doroczne wyścigi na wziesieniu Argenteuil, rozgrywane na dystansie 1800 metrów ze startem z miejsca. *Najlepszy czas dnia wykazał Francisquet na motocyklu Sunbeam*, bijąc rekord wzniesienia z szybkością 91 klm.|g. W klasie samochodów najlepszy czas uzyskał Dore na La Licorne z szybkością 82 klm.|g.

— — — — — — — — — — — —

Lombardzki Klub Motocyklowy zorganizował sześciodniowy raid dla motocykli, w którym udział wzięło 50 współzawodników. *Ze względu na trudne warunki regulaminu i górzystą trasę* do celu doszło tylko 30 maszyn, wæczem zaledwie 9 bez punktów karnych. Były to maszyny następujących marek: Mas, F. V. L., Frera, Gilera, Ariel i Harley Davidson.

— — — — — — — — — — — —

W wiązku z rozpoczęciem sezonu sportowego daje się zauważyć wzmożona działalność rekordzistów motorowych. Z ustanowionych ostatnio wyczynów *na pierwsze miejsce wysuwa się gigantyczna jazda*, dokonana przez trzech motocyklistów angielskich na torze Montlhery pod Paryżem. Zmieniając się kolejno w prowadzeniu motocykla Dunelt 350 ccm. rekordziści ci przebyli w ciągu 25 dni olbrzymi dystans 25000 mil angielskich czyli 40233 klm., rozwijając doskonałą szybkość przeciętną 73 klm |g. *Zdumiewającą jest szczególniej regularność uzyskania w tej rekordowej jeździe.* Od pierwszego do ostatniego dnia szybkość była stale ta sama, wynosząc od 71 do 74 klm.|g. Swiadczy to, że w ciągu tak długiego czasu nieprzerwanej pracy maszyna nie miała żadnych poważniejszych defektów.

Znana rekordzistka angielska, pani Stewart, pobiła na torze Montlhery, za sterem samochodu Derby 1100 ccm. następujące rekordy międzynarodowej szybkości:

1000 mil ang. w. 15 g. 24 min. 45,63 s., szybkość średnia na godzinę 104 klm.

2000 klm. w 19 g. 19 m. 18,50 s., szybkość średnia na godzinę 103 klm.

Ta sama kierowczyni *pobiła również na cyclecarze Margan 1100 ccm.* kilka rekordów światowych, przebywając:

w 2 godziny — 267 klm. 261 m., szybkość średnia na godzinę 133,630 klm. 200 mil ang. w 2 g. 23 m. 57,17 s., szybkość średnia na godzinę 134,679 klm.

w 3 godziny — 356 m., szybkość średnia na godzinę 118,917 klm.

Na torze Brookland pod Londynem kierowca Kaye Don na pięciolitrowym samochodzie Sunbeam pobił rekordy światowe szybkości na dystansach 5, 10 i 50 kilometrów, uzyskując odpowiednie szybkości 209,870 klm.|g., 209,430 klm.|g. i 198,420 klm.|g. Ponadto pobił on rekord okrążenia toru Brookland,, uzyskując szybkość 211,936 klm.|g.

— — — — — — — — — — — —

W dniu 7 bm. odbyły się dziesiąte z rzędu, doroczne wyścigi motocyklowe „Targa Florio", które zawdzięczają swą niezwykłą popularność m. in. *uciążliwej trasie*, urozmaiconej całym szeregiem wzniesień i zjazdów, których przebycie ze względu na ostre i b. liczne krzywizny jest *nadzwyczaj utrudnione*.

Pierwsze te wyścigi doszły do skutku podobnie jak i Coppa Florio z inicjatywy *Wincentego Florio w r. 1920* i zakończyły się zwycięstwem Włocha *Malvisiego* (Harley-Dawidson), który tę trasę, liczącą *324 klm.*, przebył w czasie *7:02:09,6*. W rok później ten sam motocyklista poprawił swój czas na *6:49:43*. W r. 1922 *Moretti* (Włochy) osiąga nowy rekord *5:47:06*. Rekord ten przetrwał do r. 1925, kiedy znowu włoski jeździec *dr. Simone* uzyskuje czas *5:23:49*. Do tej pory każdy z tych wyścigów kończył się *zwycięstwem barw włoskich*, rok 1928 przyniósł zmianę, zwycięzca został Niemiec *Koepper*, również i w ub. roku zwycięża niemiecki zawodnik *Henne*, zdobywając *imponujący rekord 4:58:43,4*, a szybkość przeciętna z 46.049 klm. osiągniętych w pierwszym roku wyścigów, wzrosła w roku ubiegłym na *65:077 klm.*

Tegoroczne wyścigi przyniosły znowu *zwycięstwo niemieckiemu motocykliście Pawłowi Koeppenowi* z Berlina na motocyklu B. M. W. Koeppen był już zwycięzcą w r. 1927, a w ub. roku zdobywcą drugiego miejsca. Czas jego osiągnięty w niedzielę dnia 7 bm. *5:23:38,2*, jest stosunkowo *bardzo dobry* wobec niezwykle złych warunków terenowych jak i atmosferycznych, jakie towarzyszyły tegorocznej imprezie. Drugie miejsce zajął *Colombo* („Sunbeain") w czasie 5:26:45.

Marjan Krynicki.

Po ostrej i długotrwałej zimie.

Ostra i długotrwała zima wpłynęła katastrofalnie na ruch autobusowy w Polsce. Zaspy śnieżne i mrozy zahamowały go prawie zupełnie. Z drugiej strony również opóźnienie sezonu wiosennego musiało wpłynąć ujemnie na rozwój komunikacji autobusowej.

Nie ulega bowiem wątpliwości, że ruch autobusowy będzie rozwijał się stale nadal, że będą powstawać nowe linje komunikacji autobusowej, a na utartych już szlakach ruch wzmoże się ogromnie. *Wpłynie na to przedewszystkiem Powszechna Wystawa Krajowa*, obliczają bowiem, że miesięcznie zwiedzać ją będzie około jednego miljona osób.

Jest rzeczą bardzo prawdopodobną, że młody nasz przemysł autobusowy transportowy, który do tej pory szedł po różach, podczas gdy autobusy tłukły się (i nietylko „się") po kamienistych wybojach, napotka teraz nieco kamieni na swej dalszej drodze.

Oczywiście wchodzą tu w grę w pierwszym rzędzie skutki niepomyślnych warunków atmosferycznych, które uniemożliwiły eksploatację autobusów. Ten wzgląd i kilka innych pomniejszych jeszcze wpłynie bezwątpienia na zdolność finansową poszczególnych przedsiębiorców autobusowych. Jednakowoż chwilowe to przesilenie nie będzie mogło w żaden sposób wpłynąć decydująco na dalszy pomyślny rozwój ruchu autobusowego.

Powiedzmy otwarcie, że wpłynie ono raczej dodatnio i przeczyści nieco atmosferę w jakiej nasz ruch autobusowy rozwijał się do dnia dzisiejszego. Wiemy bowiem dobrze, że stopień zużycia i stan techniczny pewnej ilości autobusów prawie wcale nie gwarantował pasażerom bezpieczeństwa. Mimo to autobusy te bywały przepełnione ponad wszelkie możliwe granice obciążenia.

Można z dużem prawdopodobieństwem przypuszczać, że przesilenie w transportowym przemyśle autobusowym dotknie w pierwszym rzędzie tych przedsiębiorców autobusowych, którzy lekceważyli wyraźnie bezpieczeństwo, zdrowie i nawet życie pasażerów. I to właśnie uzdrowi poniekąd sytuację.

Pozatem należy koniecznie *domagać się ściślejszej kontroli nad linjami autobusowemi*, albo ze strony politycznych władz administracyjnych, albo też ze strony samorządów. *Ostateczne uregulowanie stosunku tonażu samochodu do ilości przewożonych pasażerów*, trzeba ostatecznie załatwić i przez pewien czas stale kontrolować.

I to właśnie jest najważniejszem zadaniem na sezon bieżący, o ile rozwój transportowego ruchu autobusowego u nas ma iść po linji racjonalnego a nie *„dzikiego"* rozwoju.

M. L. K.

Sprawa ograniczenia szybkości.

O ograniczenie szybkości samochodów *toczy się w Anglji zacięta walka* między władzami samorządowemi a ministerstwem komunikacji. Ostatnio znowuż szereg samorządów złożył w ministerstwie komunikacji obszerny memorjał wykazujący konieczność ustalenia maksymalnej szybkości samochodowej na 10 mil ang. (około 16 klm.) na godzinę.

W związku z tym memorjałem Komitet Doradczy dla Spraw Transportu opublikował swoje uwagi, stwierdzając, że tego rodzaju ograniczenie szybkości jest bezcelowe i nie na miejscu.

Ciekawe są *motywy tej opinji, podajemy* je więc w całości.

1) W pewnych wypadkach warunki jazdy wymagają ograniczenia szybkości, co zależy jednak i co należy pozostawić rozsądkowi kierowcy. Istniejące zaś prawodawstwo pozwala w zupełności na unieszkodliwienie nierozsądnych i nieostrożnych kierowców.

2) Ograniczenie szybkości może samo w sobie szkodliwe i niebezpieczne. Naprzykład ograniczenie szybkości do 10 mil ang. na godzinę wykazuje tendencje ograniczenia szybkości do minimum niezależnie od warunków jazdy w danej chwili.

3) Praktyka wykazała, że trudno jest przeprowadzić w rzeczywistości ograniczenie szybkości.

4) Bezpieczeństwo publiczne można zagwarantować inaczej i bardziej skutecznie, niż przez ograniczenie szybkości.

„Autocar" czołowy tygodnik samochodowy angielski wita z uznaniem decyzję komitetu, *podkreślając, że najwyższy czas już znieść ograniczenie szybkości do 20 mil. ang. na godzinę*, obowiązujące obecnie w całej Anglji nawet na wolnych szosach.

Licznik drukujący kwity.

W Berlinie wprowadzono nowość, która znajdzie zapewne zastosowanie szerokie.

Oto, na niektórych taksówkach umieszczono taksometry, różniące się powierzchownie od dawnych tylko barwą żółtą i napisem „Quittungs Drucker" (Drukujący kwity), a *wydające jadącemu kwit z wydrukowaną należnością za jazdę* i wymieniem przestrzeni przejechanej.

Łatwo zrozumieć, co za udogodnienie stanowią te nowe taksometry dla klijenteli taksówek. Usuwają one potrzebę zaglądania do tarczy taksometru, co jest często tak żmudne, zwłaszcza podczas jazdy nocnej, oraz dla krótkowidzów.

Koleje budują garaże samochodowe.

Zarządy poszczególnych linji i towarzystw kolejowych angielskich rozpoczęły budowę garaży przy mniejszych stacjach w pobliżu wielkich ośrodków jak Londyn lub Manchester.

Garaże te *służyć mają do użytku posiadaczy miesięcznych biletów* kolejowych, którzy dojeżdżają do danej stacji własnymi samochodami. Będą oni mogli korzystać z gaży bezpłatnie, mając zabezpieczony wóz do swego powrotu.

Samochód wysadzany drogiemi kamieniami.

Na wystawie samochodowej w Cleveland znajdował się samochód osobowy w luksusowem wykonaniu, którego oryginalność polega na tem, że w pewnych miejscach wyłożono karoserję mozaiką z drogich kamieni.

Wartość tego samochodu *obliczono na sumę 40.000 F. Ang.* t. j. około 1.700.000. złotych.

Samochód z motorem Diesel'a.

Angielski konstruktor samochodowy kapitan W. H. Goddard skonstruował ostatnio samochód osobowy poruszany silnikiem Diesel'a. Narazie oczywiście jest to samochód eksperymentalny, *sam eksperyment jest ogromnie ciekawy*, jednak z tego względu, że konstruktor ma ogromnie trudne zadanie, musiał bowiem rozwiązać praktycznie trzy zasadnicze zagadnienia konstrukcyjne:

1) Uzyskanie jaknajdokładniejszego spalania przy wielkich szybkościach i uniknięcie w ten sposób niemiłych wyziewów motoru

2) W następnej grupie zagadnień znajdowała się sprawa zredukowania wagi motoru do rozmiarów możliwych;

3) Trzecim problemem do rozwiązania było odpowiednie skonstruowanie systemu oliwienia motoru.

Wszystko to udało się konstruktorowi angielskiemu pomyślnie rozwiązać i usunąć wszelkie trudności.

Nowo-skonstruowany *wóz nie posiada oczywiście ani dynama ani karburlatora*, motor rusza odrazu niezależnie od temperatury, nawet w najchłodniejszy poranek, zapas paliwa wystarcza na przejechanie przestrzeni około 1000 klm, Koszty opędu tego samochodu są bardzo niskie w porownaniu z opędem benzynowym.

Motor jest czterocylindrowy 6/25 H. P. o litrażu 2.477 c.c. Szybkość wozu dochodzi do 65 klm. na godzinę.

Pod flagą polską, samochodem naokoło świata.

W ubiegłą niedzielę, w Warszawie, odbył się pierwszy odczyt pod powyższym tytułem. Prelegentem był popularny i sympatyczny harcerz polski p. Jerzy Jeliński. Odczyt p. Jelińskiego, bogato urozmaicony paruset pięknemi kolorowymi przezroczami, wypadł swietnie. Wysoce zainteresowana publiczność, która wypełniła całą salę kina „Stylowy" po brzegi, na zakończenie odczytu pożegnała prelegenta długo niemilknącemi oklaskami.

Wśród słuchaczy zgromadziło się wiele osób ze świata antomobilowego, a między niemi był również *powszechnie znany* inż. Henryk Pryliński.

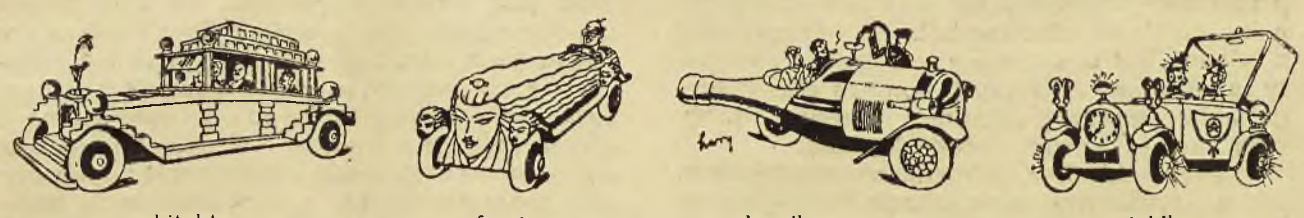
Na samym wstępie swojego odczytu, p. Jeliński w kilku słowach mocno podkreślił zamiłowanie swoje do sportu automobilowego, zaznaczając, że *całą udaną podróż naokoło świata zawdzięcza* przedewszystkiem *nestorowi rozwoju szkolnictwa samochodowego* w Polsce p. inż. Henrykowi Prylińskiemu, ponieważ całą wiedzę dobrej obsługi i kierowania samochodu posiadł na jego kursach, będąc jednym z pierwszych jego uczni. Oświadczenie to było również przyjęte goracemi oklaskami publiczności.

P. Jerzy Jeliński w m. b. wybiera się w podróż do kilkudziesięciu miast Polski, gdzie ma zamiar wygłosić odczyty tej samej treści co pierwszy. Sądząc z pierwszego odczytu można być zgóry pewnym powodzenia i miłego przyjęcia we wszystkich miastach.

Citroën — G. M. C.

Poważny angielski tygodnik samochodowy „Autocar" podaje w ostrożnej formie wiadomość, że G. M. C. po załatwieniu tranzakcji z firmą Opel, *zwróciły swą uwagę na zakłady Citroëna we Francji.* G. M. C. miały podobno rozpocząć starania o nawiązanie kontaktu i rozpoczęcie rokowań w sprawie udziału G. M. C. w kapitale akcyjnym fabryki Citroën.

JAK WYGLĄDAŁYBY WOZY SKAROSOWANE przez



architekta, fryzjera, zwolennika szampana, jubilera

W wklęsłym lusterku.
MASKARADA POKARNAWAŁOWA.

Od czasu gdy wiadomo jest dokładnie, że suka, która się oszczeni w stajni będzie miała źrebaki, od tego czasu, powtarzam, wiemy wszyscy, że mamy w Polsce własny przemysł samochodów osobowych. Nie jest on wprawdzie jeszcze tak własny, jak niemiecki, od chwili gdy, (ku przerażeniu prawdziwych niemieckich patrjotów gospodarczych) wykupiła go obca potęga finansowa, ale bądź co bądź jest r o d z i m y. On r o d z i, a m y... my patrzymy na ten poród okiem zachwyconego papy.

Tym sposobem możemy również powiedzieć, że mamy własną polską fabrykę palt „Burbery", ponieważ do sprowadzanych z zagranicy przyszywamy również tu w Polsce zagraniczne guziki, zagranicznemi nićmi, nawleczonemi w zagraniczne igły. Kto po tym wszystkim nie rozumie, że palta te są „echt" krajowe ten jest dziwakiem, z którym niema co gadać,

Takimi „dziwakami" okazali się panowie z Zarządu powszechnej wystawy krajowej w Poznaniu, którzy odmówili, jakimś „rdzennie polskim" „Flażoletom", prawa do wystawienia na tejże wystawie, twierdząc, niewiadomo z jakiej racji że są to samochody pochodzenia zagranicznego.

Należy im się, oczywiście dyrektorom wystawy, publiczna w tym miejscu nagana. Skoro wystawa jest wystawą przemysłu k r a j o w e g o, to „Flażolety" powinny na niej zająć pierwsze miejsce, są bowiem bardziej niż naprzykład samodziały łowickie, bo w samodziałach tych co jest polskie? Tylko sierść z polskich owiec. A tymczasem w „Flażoletach" (jak o tem w zeszłym roku zapewniał ich krajowy dyrektor) polska jest nietylko sierść, ale również włosie i skóra.

Jak na samochód to dużo! Nieprawdaż?

Że skóra jest nasza to czujemy, bo nas po niej łupią; sierść, — bo nas z niej strzygą. A włosy? Te są niezaprzeczenie nasze, co sprawdzimy niechybnie, jak nam dęba staną. A staną, gdy spojrzymy okiem bezstronnym w nasz bilans handlowy r d z e n n i e p o l s k i e g o p r z e m y s ł u a u t o m o b i l o w e g o,

Proszę tylko nie powątpiewać o jego rodzimym z nami związku. Jego pokrewieństwo jest takie, jakie łączyło Zagłobę z panem Rochem Kowalskim. Oczywiście my jesteśmy tym głupim Rochem, do którego ta, na modłę p. Zagłoby stworzona pomysłowość mówi: „g. m. c." czyli:... gadaj mi cieciu.

Exx.

J. E.

Ku uwadze i rozwadze...

„Kawałki" licznikowe — opatentowane — przez policję.

Zadaniem licznika samochodowego jest nietylko wykazanie pasażerowi ile ma zapłacić za jazdę. Prócz tej bowiem zasadniczej czynności, licznik winien jeszcze notować całkowitą ilość przejechanych kilometrów, oddzielnie płatnych i oddzielnie niepłatnych oraz rejestrować poszczególne zainkasowane przez szofera sumy. Poza tem licznik musi być zabezpieczony przed nadużyciami.

Przechodząc do działania licznika, należy stwierdzić przedewszystkiem, że cena za przejazd zależna jest od rozmaitych okoliczności. A więc jak np. w Warszawie, pierwszy kilometr kosztuje 1 zł., następne zaś po 50 gr. lub 60 gr., taksa dzienna jest niższa od nocnej etc. Nie na tem jednak koniec. *Niesprawiedliwością byłoby bowiem*, gdyby pasażer, który kazałby jechać szoferowi z szybkością np. konduktu pogrzebowego, zapłacił tą samą cenę za kilometr, co pasażer jadący z normalną szybkością. W pierwszym wypadku szofer nietylko stracił więcej czasu, ale i zużył więcej benzyny. Takie więc są zadania licznika samochodowego. Widzimy, że musi on być bardzo „mądry" — prawdziwy mózg samochodu. Myśli za niego, liczy, sumuje i. . . tak samo, *jak mózg ludzki, myli się dość często!* Co prawda to szofer taksówki musi mu w myśleniu, jak to zaraz zobaczymy, pomagać, no i trzeba przyznać, że i w *„myleniu się"* też mu częstokroć pomaga.

Urządzenie licznika polega na fakcie, że przestrzeń przebyta przez wóz jest proporcjonalna do ilości obrotów kół. Na jednem więc z tylnych kół umocowany jest mały tryb zębaty lub ślimakowy, który za pomocą elastycznego wału (sprężyny spiralnej) przenosi obroty koła na mechanizm samego licznika.

Przeskakiwanie cyfr odbywa się tak samo jak w popularnych maszynkach biurowych do liczenia. Przy taksie nocnej, cyfry przeskakują nieco prędzej, ponieważ zmieniony zostaje stosunek przekładni. Oddzielny komplet cyfr sumuje całkowitą ilość kilometrów przejechanych w ciągu pewnego okresu, oddzielny wreszcie podaje sumę złotych zainkasowanych i ilość przejechanych płatnych kilometrów. Za pomocą wyłącznika w kształcie chorągiewki z napisem „Wolny", szofer włącza, lub wyłącza tą część mechanizmu licznika, która wskazuje sumę do zapłacenia przez pasażera. Większe lub mniejsze pochylenie chorągiewki włącza taksę I (dzienną) lub II (nocną). Pozostaje jeszcze do omówienia kwestja postojów płatnych oraz jazdy w zwolnionem tempie. Otóż licznik zawiera mechanizm zegarowy, który urządzony jest w ten sposób, iż podczas postoju samochodu z opuszczoną chorągiewką, przesuwa cyfry licznika tak, jak gdyby samochód jechał z szybkością

8 km. na godzinę. W czasie jazdy z szybkością ponad 8 km., mechanizm zegarowy wyłącza się samoczynnie; jeżeli zaś wóz jedzie wolniej, to wtedy zegar przesuwa cyfry licznika tak, jak przy postoju.

Tak więc wygląda ten mały stalowy „mędrzec" — licznik samochodowy. Do pracy pomaga mu szofer tylko przez odpowiednie nastawienie chorągiewki.

Zobaczmy teraz, jak to ten mózg potrafi *„nawalać"*. Przedewszystkiem trzeba zauważyć, że pole do nadużyć jest tu bardzo duże i, rzec można, ogromnie urozmaicone. Bo weźmy naprzykład szofera, który jest sam właścicielem wozu. W jego interesie leży tylko, aby licznik wykazał pasażerowi jaknajwyższą sumę. Trick jest tu bardzo łatwy, o ile pasażer każe gdzieś na siebie czekać. Sprytny „taksówkarz" podlewarowuje jedno tylne koło — to oczywiście, na którem znajduje się tryb od licznika i *puszcza silnik „na całego"*.

Cóż się dzieje? Na skutek działania dyferencjału, koło, które spoczywa na ziemi, pozostaje nieruchome, zaś drugie, podlewarowane, obraca się z zawrotną szybkością.

Skutek jest piorunujący — pasażer powróciwszy do oczekującej go taksówki może, oile jest uważny, spostrzec ze zdumieniem, że samochód, nie ruszając się z miejsca, w ciągu paru minut „przejechał" kilka lub kilkanaście kilometrów, o czem niezbicie świadczy wskazanie plombowanego i sprawdzanego przez władze licznika. Prostszym jeszcze sposobem jest prędkie podnoszenie i opuszczanie chorągiewki, które przy niektórych systemach liczników daje „d o s k o n a ł e w y n i k i"!

To wszystko są jednak dziecinne kawałki wobec znakomitego pola do działalności jakie dla amatora kasowania tej t. zw. *„piątej taksy"* dostarcza licznik o ile szofer nie jest właścicielem auta, a tylko płatnym pracownikiem. Tu już można robić na dwie strony: nawalać i pasażera i pracodawcę. *Pasażera można „nawalać" w sposób taki* jak powyżej, natomiast z pracodawcą rzecz ma się odwrotnie: należy starać się, aby licznik wykazał jaknajmniejszą zarobioną sumę: do do tego celu można za pomocą sznura odkręcić przekładnię elastyczną w odwrotnym kierunku. Zmniejsza to ilość wykazanych kilometrów!

Nie we wszystkich systemach liczników jest to możliwe. Najnowsze są bowiem niepowrotne. Można również wejść w porozumienie z pasażerem i wogóle licznik wyłączyć, przez zdemontowanie trybu na kole.

Kończąc te rozważania, pragnę tylko zapewnić czytelników, że są one często teoretyczne, i że opisane sposoby nie są bynajmniej wynikiem osobistego doświadczenia autora.

Również i czytelnikom *nie polecam stosowania tych „kawałków"* w praktyce, gdyż są one o p a t e n t o w a n e przez... policję.

Aero-samochód.

Znany lotnik amerykański Curtiss skonstruował nowy rodzaj przyczepki samochodowej, której konstrukcja oparta ma być na zasadach budowy samolotów, co

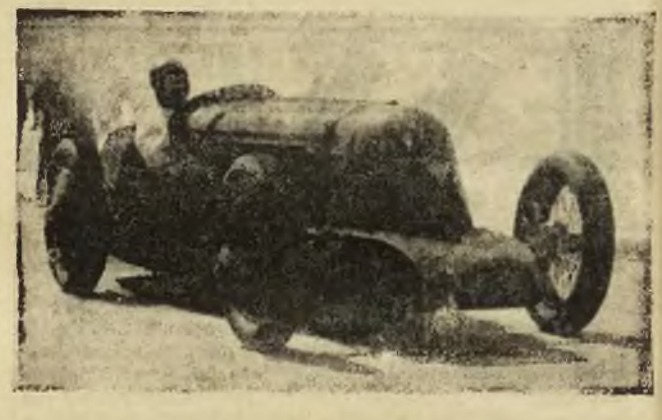


samochód „Aero-

pozwalać ma na uzyskanie dużych szybkości przy małej mocy silnika. Przyczepkę tą, zwaną przez jej twórcę *„Aero-wozem"* łączy się z wozem pociągowym zapomocą specjalnego systemu pneumatycznego.

Samolot pobity przez samochód.

Olbrzymie szybkości osiągane przez rekordzistów samochodowych dają pole do rozmaitych ciekawych rozważań i tak np. ostanio obliczono, że samochód Voisin, który osiągnął rekord przestrzeni przebytej w ciągu godziny — 206,558 km., gdyby szybkość tę utrzymywał przez 27 godzin i 30 minut, t. j. tyle ile



czasu zużył lotnik amerykanski Lindbergh na przelot z Ameryki do Europy, to *przebyłby przestrzeń o przeszło 3%, większą, niż lot Lindbergha.* Wniosek stąd, że gdyby z Europy do Ameryki zbudować most, to pomożnie tym możnaby prędzej dostać się do Ameryki, niż samolotem.

Powyżej podajemy piękne zdjęcie zwycięskiego samochodu Voisin'a.

STEFAN KNAPPE.

Noblesse oblige.

(Rozważania dość poważne.)

W jednym ze swoich poprzednich wynurzeń, które dzięki uprzejmości redaktora ukazały się w „Autolocie", wyjawiłem *„urbi et orbi"*, że jestem zapalonym turystą motocyklowym.

„Zdarzenie to błache na pozór—jak pisze w jednym ze swoich popularnych utworów poeta Tuwim—nie warte aż poematu, a jednak w konsekwencjach się stało główną przyczyną dramatu".—Tak też się stało z moim niewinnym wyznaniem. Stało się przyczyną dramatu. Stała się rzecz niesłychana.

W zacisznym moim „entourage'u" zawrzało. *Posypały się klątwy i złorzeczenia.* Obruszyły się wszystkie stany. Każdy kto cośkolwiek miał wspólnego z motocyklem, każdy kto kiedykolwiek motocykl widział na oczy, każdy kto motocykl umie odróżnić od samochodu, lub tego uczynić nie potrafi, każdy kto miał mu do zawdzięczenia jaką słodką chwilę rozkoszy nie omieszkał podzielić się ze mną swemi wrażeniami.

„A! mam pana—grzmiał w tubce telefonu złowrogi głos rozsierdzonego obywatela — to pan zapewne jest jednym z tych turystów na małpich wózkach, co mi co niedziela trzeszczą pod oknami i od czwartej rano spać nie dają. Ja was nauczę, jak trzeba szanować spokój uczciwego obywatela!"

Odpokutowałem srodze to niewinne wyznanie. *Przysiągłem sobie* więcej już nigdy nie przyznawać się publicznie do mego motocykla. Obiecałem nawet już nigdy, nigdy motocykla nie tknąć ręką ani... piórem. Ba! obiecałem nawet...

Ochłonąwszy z pierwszego wrażenia począłem rozpamiętywać burzliwe przeżycia ostatnich dni. Rozpamiętywania tych złorzeczeń i pretensji skłoniły mnie *do usiłowania wytłomaczenia sobie* w czem tkwi przyczyna, że ten tak sympatyczny i zasługujący na szerokie rozpowszechnienie sport ma tylu zagorzałych wrogów.

Niechże więc te przedziwnie „mądre" rewelacje posłużą mi za pokutę do odpuszczenia grzechów motocyklowych, a czytelnika niechże natchną do głębokiej zadumy.

Motocykl, jak również i samochód i tak osiągnęły przewagę na drogach, jako brutalne, najsilniejsze i najszybsze pojazdy. Powinniśmy dbać o to, aby postępowaniem swoim nie utrwalać wśród ogółu tego przeświadczenia, które stwarza niechęć do nich. Pamiętajmy o tem, że *dobry ton powinien obowiązywać dobrze wychowanego człowieka* nietylko na lśniących posadzkach salonu, ale także za kierownikiem swego pojazdu.

Tymczasem jak się dzieje:

Znam ludzi bardzo miłych, sympatycznych, a nadewszystko układnych, którzy skoro tylko ujmą kierownicę i poczują pod nogą akcelerator, albo dosiądą, nie daj Boże, swego *„żelaznego dwukołowego rumaka"* ogarnia ich nagle jakaś, jakby choroba, coś coby z lekarska nazwać „moto-febrą", czy „moto-furją", czy wprost, mówiąc bez ogródki, „moto-cholerą". Wydaje się jakgdyby to, co zwykli jesteśmy w mowie potocznej nazywać manierami towarzyskiemi i dobrym tonem, zostało nagle z ich świadomości wymazane, i do powrotu ze spaceru lub wycieczki zawieszone w garażu na kołku.

Ludzie ci, *gotowi zazwyczaj z tkliwością rozczulać się nad smętną dolą zmarzniętej muchy*, chuchać i dmuchać na nią, oczekując czy czasem to biedne stworzonko nie wzierzgnie zdrętwiałą nóżką, nagle doznają dzikiej rozkoszy, miażdżąc pod kołami swego pojazdu spotkane na drodze różne niewinne kosmate lub upierzone stworzonka Boże.

Nie dość tego, gdy taka radosna ptaszyna podrygujе sobie z boku szosy, niejeden nieustraszony kierowca, dla zaspokojenia swo-

MOTOCYKLIŚCI, PRZYGOTUJCIE SIĘ,

wiosna zbliża się!

Tegoroczna długa zima z niezwykłemi mrozami i wielkiemi opadami śnieżnemi spowodowała, że motocyklista zapomniał iż kwiecień jest miesiącem, w którym zwykle odbywają się pierwsze dłuższe wycieczki motocyklowe. W roku bieżącym wszystko się spóźniło; spóźniła się wiosna, a z nią i letnie mody. Nic więc niema w tem dziwnego, że musieli spóźnić się i motocykliści z przygotowaniem się do nowego sezonu: z naprawianiem, czyszczeniem i przeglądaniem swych maszyn, które odpoczywały całą zimę w garażu ewentualnie w prymitywnej szopie.

Tych którzy jeździli całą zimę jest niezwykle mało. Są to przedewszystkiem ci których zawód wymagał jazdy motocyklem po mieście, gdyż ci którzy zwykli w zimie odbywać niewielkie wycieczki w okolicy wielkomiejskie z powodu tegorocznych mrozów i śniegów w większości wypadków musieli odstąpić od swego zwyczaju. Wszyscy jednak powinni przejżeć swe maszyny przed wiosną, by módz śmiało i pewnie z nich korzystać w ciągu wiosennych i letnich miesięcy. *Większość naszych motocyklistów umie doskonale konserwować i utrzymywać swe maszyny.* Ci jednak, którzy niedawno nabyli motocykle, ewentualnie nie posiadają niezbędnych wiadomości technicznych, winni zwrócić uwagę na konieczność przygotowania swej maszyny do nowego sezonu. Chcemy tu zwrócić uwagę na konieczność starannego i systematycznego przejrzenia całego mechanizmu.

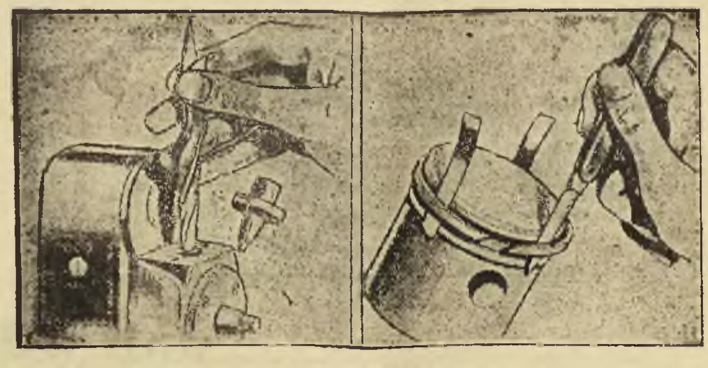
Należy sobie ułożyć plan, podług którego przeprowadzimy kontrolę całej maszyny. A więc np. ustalimy taki porządek: *silnik, rozrząd, kierowanie, koła, części ramy, oświetlenie, pneumatyki.* Nie wolno pominąć żadnego nawet najdrobniejszego mechanizmu.

Właściciel motocyklu powinien zapoznać się dobrze z opisem fabrycznem swej maszyny i stosować się ściśle do instrukcji podanej przez fabrykę.

W przeważnej ilości używanych obecnie motocyklów mamy silniki 4-o suwowe. Przedewszystkiem wypuszczamy oliwę z silnika; czynność ta odbędzie się sprawniej gdy silnik jest ciepły, gdyż olej wycieknie z większą łatwością. Następnie rozmontowujemy silnik, zwracając baczną uwagę by nie uszkodzić i nie porysować jego części. Poszczególne części kładziemy uważnie, podkładając pod nie ewentualnie owijając je szmatami. Należy zwrócić uwagę by włókna materji nie dostały się do karteru i nie zatkały kanalików oliwy. Części uszkodzone lub zużyte należy zamienić. Najczęściej będą to wentyle i ich sprężyny.

Należy bardzo starannie oczyścić cylinder wentyle i kanały wylotowe z sadzy i spalonego oleju, gdyż ma to wpływ na bieg maszyny. Do tej roboty używamy starego noża, śrubokrętu lub innego narzędzia, ale najlepiej jest zaopatrzyć się w drobną skrobaczke, która by nie uszkodziła poszczególnych części silnika. Gdy zostały usunięte wszelkie ślady spalenizny, należy wszystkie części dokładnie przemyć w benzynie. Oczyszczać oczywiście należy też i ścianki tłoka.

Dopasowując i docierając wentyle należy baczyć by nie zanieczyszczać cylindra. Niedbalstwo pod tym względem powoduje porysowanie i ścieranie się tłoka oraz ścianę cylindra. Wszelkie nieczystości i zgęszczony olej



Rysunek *(prawy)* — Czyszczenie kolektora magneta. — Rys. *(lewy)* — Zdejmowanie pierścieni tłoczących, przy pomocy noża i płaskich blaszek.

usuwamy przy pomocy benzyny. Części oczyszczone starannie i dokładnie oliwimy. Starannie oczyszczamy gaźnik.

Należy również zwrócić baczną uwagę na staranne i dokładne oczyszczenie tłumika gdyż od jego stanu zależy wydajność i sprawność silnika. Najlepiej jest tłumik rozmontować, gdyż w nowoczesnych motocyklach tłumik posiada szereg ścianek i drobnych otworów.

Nie należy również pozostawiać bez kontroli magneto, które, wydaje się zwykle czemś niezwykle skomplikowanym nietylko nowicjuszom lecz i starym motocyklistom. Jest ono jednak przyrządem prostym. *Przedewszystkiem należy obejrzeć kontakty przerywacza.* Ewentualne nierówności należy delikatnie wyniezwykle spomplikowanem nietylko nowicjurównać małym pilniczkiem. Odległość ich należy sprawdzić kalibrem. Sprawdzamy dalej czy młoteczek porusza się należycie, czy się nie zacina. Następnie oczyszczamy pierścień kolektora i wyjmujemy i sprawdzamy węgielek. Kabelek prowadzący od magneto do świecy nie jest drogi, wymiana zaś go bardzo często powoduje usprawnienie wadliwego zapalania. Do łożysk magneto należy wpuścić trochę oleju.

Następnie przeglądamy kierowanie i skrzynkę biegów. Wszystkie łożyska należy starannie przejrzyć i nasmarować. Należy jak najdokładniej stwierdzić, że wszystkie kanaliki do smarów są oczyszczone. Starannie należy obejrzeć łańcuch. Kołom również należy poświęcić dostatecznie dużo uwagi, gdyż są one zwykle najbardziej zaniedbywane, nie bacząc na to, że pracują w bardzo ciężkich warunkach i często są narażane na uszkodzenia. Należy również zwrócić uwagę na prawidłowy naciąg szpryc. *Nie należy też zapominać o hamulcach.* Wreszcie należy oczyścić ze rdzy wszystkie części zewnętrzne motocyklu, gdzie farba została zdrapana i odświeżyć je na nowo.

Co się tyczy baterji akumulatorów to o ile nie była ona podczas zimy ładowana, należy ją odnieść do firmy elektrotechnicznej celem sprawdzenia i doprowadzenia do porządku, gdyż z powodu zupełnego rozładowania się podczas zimy jest ona zapewnie uszkodzona.

Tu należy nadmienić, że motocyklista najlepiej by zrobił gdyby baterję akumulatorów na zimę oddawał do przechowania i należytego utrzymywania firmie elektrotechnicznej.

KOMUNIKAT PRASOWY

Polskiego Związku Motocyklowego

Sekretarjat Warszawa Hoża 37 m. 4.
Sekretarz Generalny Stefan Knappe.

1. F.I.C.M. (Federation Internationale des Clubs Motocyclistes) komunikuje nowy rekord światowy osiągnięty przez kierowcę A. Denly (zawodnik — Broaklanc England) na motocyklu A.J.S. 598 ccm. dnia 6 kwietnia b. r. (Kategorja B. Klasa F.)

a) *dystans 50 km. czas 21 m. 36,22 sek.—średnio 138,86 km./godz.*

b) *dystans 100 km. czas 43 m. 8,73 sek.—średnio 139,07 km./godz.*

c) *w czasie 1 godz. dystans 86,104 km. — średnio 139,40 km./godz.*

2. III raid dokoła Łodzi organizowany przez S. S .Union został z powodu spóźnionej wiosny i złego stanu dróg przełożony w dnia 21 kwietnia na dz. 5 maja b. r. Zgłoszenia przyjmuje Sekretarjat S. S. Union Łódź Przejazd 7 do dn. 30.IV do godz. 20 za normalnem wpisowem (20 zł) i do dn. 2.V za wpisowem podwójnem. Trasa (260 km.) prowadzi: *Łódź, Ruda, Rzgów, Kurowice Rokiciny, Zakowice, Brzeziny, Stryków, Zgierz, Aleksandrów, Lutomiersk, Łask, Wadlew, Wola-Kamocka, Piotrków, Wolborz, Tomaszów, Ujazd, Rokiciny, Kurowice, Rzgów, Ruda, Łódź.* Nagrody wartościowe magistratu m. Łodzi i S. S. Union, pozatem plakiety srebrne i bronzowe.

3. Tow. Sportowe „Notec" w Chodiezy komunikuje, że została utworzona przy Tow. sekcja motocyklowa, którą zamierzają zapisać do P.Z.M. *Z pośród członków swoich wymieniają nazwisko znanego motocyklisty* p. Mandelta.

4. Stanisławowski Klub Motocyklistów i Kolarzy komunikuje listę Zarządu swego na bieżący rok: Prezes — p. Stanisław Voelpel, V-Prezesowie — pp. Adam Worobkiewicz i dr. Jan Gutt, Sekretarz — p. Bronisław Adler, Skarbnik — p. Emil Wisłocki.

5. Sekcja Motocyklowa Akademickiego Związku Sportowego w Gdańsku komunikuje listę Zarządu na rok bieżący: Prezes — p. *Antoni Matheus,* V-Prezes — p. *Roman Szynkiewicz,* Skarbnik — p. *Edmund Jereczek,* Sekretarz — p. *Tadeusz Szybowicz.*

7. Klub Ogólno Sportowy *Victorja w Częstochowie* zgłosił swoją sekcję motocyklową na członka P.Z.M.

7. Towarzystwo Zwolenników Sportu w Łodzi zgłosiło swoją sekcję motocyklową na członka P. Z. M

jej dzikiej fantazji, czyni nagłą woltę, by przewagę nad kogutem osiągnąć.

W najciaśniejszej i zatłoczonej ulicy miasteczka *grzmi raz po raz przenikliwa trąbka,* płosząc spokojnych przechodniów, stłaczając ich w panicznej ucieczce na wąskich chodnikach i obryzgując od stóp do głów fontanną rzadkiego błota. I wydaje się wtedy jakby ta złowroga trąbka zdradzała intencje kierowcy wołając: *„Precz z drogi, czyż nie widzicie, że ja nadjeżdżam!"*

Albo w alei spacerowej miasta dokąd wylegają tłumy spacerowiczów, żądnych spokoju i odpoczynku, grzmi rozwydrzony motocykl, pozbawiony dla fasonu, tłumika, przypominając dziki trzask mitraljezy.

Panowie ci tak mili, sympatyczni i układni w życiu codziennym, którzy niejednokrotnie piastują stanowiska, brzemienne w przeróżne dźwięczne i zaszczytne tytuły, znajdują upodobanie w krzykliwej i grubiańskiej wymianie zdań i z pierwszym lepszym furmanem, który nie dość szybko umknął przed ich pędzącym potworem.

Obserwując tych panów, którzy najniesłuszniej przypisują sobie zaszczytny tytuł motorowego sportowca, zdawało mi się, że ten nagły przypływ zuchwałej energji czerpią, dzięki jakiejś *„moto-sugestji"*, która im się udziela z wnętrza warczącego motoru. Robi wrażenie, jakgdyby zapatrzywszy się na swego „supersporta" stawali się nagle dla upodobnienia jakiemiś „superludźmi". Szkoda tylko, że w taki sposób swoją wyższość okazują.

Ciekawym jakby oni ocenili swoje postępowanie gdyby tak znaleźli się na chwilę w sytuacji spokojnego obywatela któremu przejechano ukochane stworzenie, lub zostali obryzgani błotem od stóp do głów przez przejeżdżający obok rozhukany wehikuł. Gdybyśmy im więcej podobnych sytuacyj zamiennych wynaleźli to niewątpliwie tylko zamiana z furmanem sprawiłaby im przyjemność, bo przekonaliby się ile rozkoszy sprawia takiemu znienawidzony posiadacz cuchnącego pudła dając okazję do obrzucenia go porcją soczystych epitetów.

Dalibóg panowie, *jeśli jesteśmy naprawdę gentlemanami* i pragniemy za takich uchodzić ustąpmy w imię zasady „noblesse oblige" głupiej psinie, lub zwolnijmy biegu, aby jakiś Kocur zdołał się jeszcze uratować. Nie teroryzujmy przechodniów przenikliwym sygnałem, *załóżmy w swoim motocyklu tłumik,* bo nic mu przez to na wyglądzie, ani na sile, ani na szybkości nie ubędzie: przecież świat i tak dawno przekonał się, że nic na ulicy groźni i gromowładni motocykliści w prawdziwej konkurencji na zawodach nie bardzo swoją działalność zadokumentować potrafią.

Wreszcie nie wyzywajmy na szosie poczciwego kmiotka, który może noc i dzień trzęsie się na swoim turkoczącym wózku, jadąc do odległego miasta na jarmark i *wybaczmy mu jeśli czasem zdrzemnie się przy monotonnym stuku żelaznych obręczy.* I tak jeszcze zdążymy na czas do swego celu.

Jesteśmy sportowcami i za takich w oczach świata uchodzić chcemy. Pamiętajmy, że sport uczy ludzi szlachetnej rywalizacji i wyrabia szczerą ambicję nie dając miejsca ambicji fałszywej, próżności i pyszałkowości; sport wyrabia w ludziach tężyznę fizyczną duchową. Sport żąda od ludzi prawdziwej działalności, odwagi i brawury i dlatego prawdziwy sport nigdy nie idzie w parze z barkowaną bufonadą, która oddala ich od wzoru prawdziwych gentlemanów.

Więc... Noblesse oblige!

T. JAKIMOWICZ.

Silnik zwycięsca.

Konstruktorzy współczesnych silników lotniczych stają na wstępie przy projektowaniu przed bardzo ciekawem zagadnieniem, a mianowicie *czy cylindry silnika chłodzić powietrzem czy wodą.* Jakkolwiek dziś zagadnienie to zostało rozstrzygnięte na korzyść silników chłodzonych powietrzem, gdyż systemowi chłodzenia wodą przypisuje się 30 procent wad silnika, to jednakowoż nie można odnosić się do tego zagadnienia bezkrytycznie n. p. *ostatnio fabryki,* Napierw Lion w Anglji i Fiat we Włoszech *doszły w budowie silników chłodzonych wodą do bardzo pięknych rezultatów,* uzyskując moc ponad 1000 K. M. przy ciężarze około 460 gr. przypadającym na jednostkę mocy.

Dziś powszechne zastosowanie znalazły przeważnie silniki chłodzone powietrzem gwiaździste, średniej mocy (ekonomiczne). Najszerzej rozpowszechnionym, szczególnie od pamiętnego lotu Lindberga jest silnik Wright J5 mocy 200 K. M. który w tym czasie (maj 1927) pracował na przeszło 50-ciu typach samolotów. W Polsce *po raz pierwszy zastosowała go praktycznie* Podlaska Wytwórnia Samolotów *przy typie łącznikowym „P. W. S. VII“,* oraz firma Plage Laśkiewicz przy typie „Lublin R X“ konstrukcji inż. Rudlińskiego. Silnik ten seryjnie będą produkowały Polskie Zakłady Skody na Okęciu pod Warszawą i będzie on używanym przy samolotach pasażerskich Fokker'ach.

Jak widzimy to znajdzie on w Polsce szerokie zastosowanie.

Silnik Wright J 5 jest pochodzenia arner wyprodukowała go fabryka „Wright teronautical lorporation", która na początku swego istnienia zbudowała silnik stały chłodzony wodą mocy 650 KM w kształcie litery „V". Jednakowoż typu tego nie udoskonala, zarzuca go, *a cały swój wysiłek skierowuje na studjum silnika chłodzonego powietrzem.*

W roku 1920 opuszcza warsztaty pierwszy silnik stały chłodzony powietrzem którego Wright J 5 jest siódmą ewolucją, a zatem jest owocem siedmioletniej pracy. Zaznaczyć należy że zasadniczo modele te różniły się między sobą tylko w szczegółach.

Jak świetnie silnik ten jest przemyślanym świadczy fakt że po locie Lindberga z New-Jorku do Paryża trwającym 35 i pół godzin lotu bez przerwy, *nie zauważono na masce silnika żadnych wycieków zużytego paliwa* ani też osadów spalonej benzyny. Tą zadziwiającą szczelność uzyskano głównie dzięki okryciu zaworów. Już przedostatni model (z roku 1926) okazał bardzo wielką pewność działania, przy locie długości 71 razy większej (w sumie) od długości równika wydarzyły się tylko trzy wypadki przymusowego lądowania. Nic dziwnego że temu właśnie silnikowi powierzyli swe płatowce tacy konstruktorzy jak Ryan, Bellauca, Fokker i tylu innych, przez co zdobył on sobie miano *„silnika zwycięscy“.*

Do tak pewnego działania silnika przyczynia się jeszcze to,że wszystkie stale z których są fabrykowane części silnika są badane w własnych laboratorjach fabryki. Każdy silnik po opuszczeniu warsztatów jest poddany pięciogodzinnej próbie na hamowaniu. *Po próbie silnik rozbiera się i bada się wszystkie części,* po ewentualnych drobnych zmianach (poprawkach) ponownie montuje się go, a po krótkiej próbie sprawdzającej tylko montaż może być silnik praktycznie użyteczny.

Silnik Wright J 5 posiada 9 cylindrów, chłodzonych powietrzem, ułożonych gwiazdzisto. Na poziomie morza przy 1800 obrotach na minutę rozwija moc 200 K. M. Zużywa 275 gr. benzyny i 11·2 gr. smaru na k g. ciężar silnika wynosi 230 kg.

Bardzo ciekawie przedstawiają się doświadczenia czynione nad zużyciem paliwa. W tym celu urządzono trzy 50-cio godzinne loty oraz wiele krótszych (w sumie 100 godz.) przy których badano zużycie paliwa w różnych warunkach; a więc na różnych wysokościach przy różnych ilościach obrotów,oraz w rozmaitych porach roku. Próby te udowodniły jego wysoką wartość pod względem ekonomicznym. *Ostatnio przeprowadzono bardzo ciekawą próbę.* Na Fokker'ze w którym były w montowane trzy omawiane silniki, postanowiła załoga tak długo utrzymać się w powietrzu jak długo będą pracować silniki. W rezultacie utrzymano się w powietrzu przez 150 godzin 46 minut. Należy zauważyć, że według norm wymaga się od silnika tylko 100 godz. chodu i to nie bez przerwy — potem silnik idzie do pierwszego remontu.

W silniku tym najoryginalniej są zbudowane zawory (które wpuszczają mieszankę do cylindra i wydzielają gazy spalone). Jak wielką rolę odgrywają one w silniku ilustruje fakt że średnio każdy zawór w minucie otwiera i zamyka otwór około 900 razy. Zawor silnika Wright posiada trzon wewnątrz drążony i napełniony mieszanką składającą się w 45% z azotanu sodu i 55% azotanu potasu. Mieszanina ta obniża znacznie temperaturę podczas pracy silnika i *w ten sposób zapobiega dość częstym zacieraniom się zaworów.* Konstruktorami tej nowości są dwaj inżynierowie a mianowicie: E. T. Jones i M. S. G. Herou.

Z polskich konstrukcyj w tej dziedzinie na pierwszy pian wysuwa się silnik „Avia W Z 7" 80 K. M. konstrukcji inż. Władysława Zalewskiego. Pierwsze trzy silniki tego typu zbudowała Wytwórnia maszyn precyzyjnych „Avia" na Pradze pod Warszawą. Silnik ten pokładanych w nim nadziei nie zawiódł, lecz dalszych szczegółów o nim brak, gdyż fabryka „Avia" jak wiadomo uległa w ub. r. podczas wakacji wielkiemu pożarowi i prace nad nim zostały przerwane. Niewątpliwie fabryka „Avia" po odbudowaniu podejmie dalej swe przerwane studja, silnik ten udoskonali oraz wybuduje też inne większej lub mniejszej mocy tak, że z czasem *doczekamy się silnika krajowej konstrukcji i produkcji,* który wyżej opisanemu nie tylko miejsca nie ustąpi ale znacznie go przewyższy.

Jak odbył się
pierwszy przelot pasażera z Europy do Ameryki Południowej.

W dniu 27 stycznia b. r. wylądował na lotnisku Campo dos Affonsos pod Rio de Janeiro hr. Henry de la Vaux, prezes Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.). Jest to pierwszy zwyczajny pasażer lotniczy, który przybył w przeciągu 9 dni z Paryża do Rio de Janeiro.

Wsiadł on w Tuluzie dnia 18 stycznia r.b. o godz. 5-ej nad ranem do jednego z aparatów „Compagnie Générale Aéropostale" i przeleciał normalnemi etapami pocztowemi do Dakaru. Przestrzeń między brzegiem afrykańskim i brazylijskim przebył de la Vaux na jednym z francuskich torpedowców „Aurigny", postawionym do dyspozycji towarzystwa „Aéropostale“ dla przewożenia poczty. Z miejscowości Natal, gdzie znajduje się pierwsze na północy Brazylji lotnisko towarzystwa „Aéropostale", do Rio de Janeiro przeleciał de la Vaux na samolocie pocztowym „Laté 26", zatrzymując się w Sao Salvador (Bahia), Caravellas i Victoria.

Przelot odbył się z przewidzianą regularnością i bez jakiejkolwiek przygody, a de la Vaux był pierwszym pasażerem lotniczym, który wykorzystał istniejące połączenie pocztowo-lotnicze między Europą i Ameryką Południową dla komunikacji osobowej.

Według wywiadu, udzielonego przez de la Vaux dziennikowi riowskiemu „O Journal", zamiarem i jedynym celem jego podróży jest odwiedzenie Aeroklubów Ameryki Południowej, które są zrzeszone w „F. A. I.", podobnie, jak uczynił to w r. 1928 względem Aeroklubów Europy. W podróży tej posługiwał się i posługiwać będzie wyłącznie samolotami, by lepiej ocenić i sprawdzić rozwój lotnictwa w poszczególnych krajach, jego niedomagania i potrzeby.

Podczas pobytu w Rio wystosował on za pośrednictwem tutejszego Towarzystwa Radjowego orędzie do wszystkich Aeroklubów Ameryki Południowej następującej treści:

„Jestem szczęśliwy, że, korzystając z gościnności Towarzystwa Radjowego w Rio de Janeiro, mogę przesłać w drodze powietrznej serdeczne pozdrowienia wszystkim Aeroklubom w Południowej Ameryce, by im wyrazić me niezmierne zadowolenie, jakiego doświadczam, urzeczywistniając moje najgorętsze życzenie t. j. wizytę, którą Wam składam.

Podróż, którą odbywam obecnie, będzie za kilka lat banalnem zdarzeniem, aby określić mą myśl cyfrą, sądzę, że nie będę wielkim prorokiem, jeśli oświadczę, że za jakie dwa lata będzie się można dostać z Paryża do Buenos Aires w ciągu 5 dni.

Atlantyk i Kordyljery zostaną praktycznie opanowane.

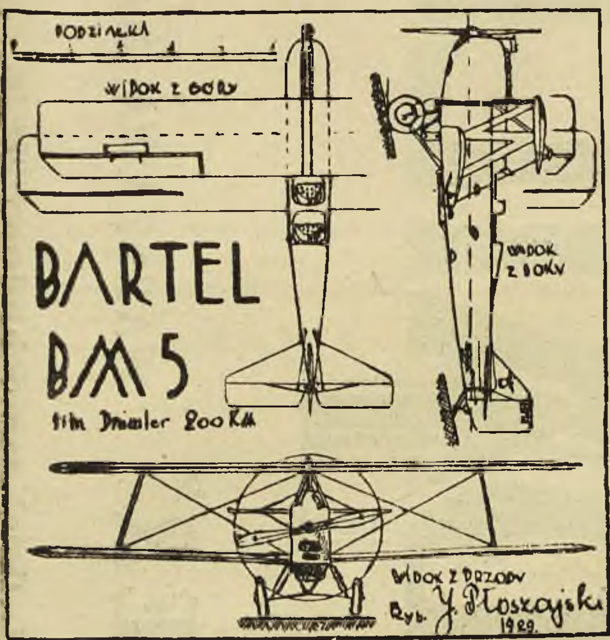
Lotnictwo rozsieje więc na ziemi swe dobrodziejstwo i obdarzy ludzkość nową erą braterstwa i dobrobytu, której dotychczas nie zaznała".

W dniu 1 lutego udał się hr. de la Vaux na tym samym aparacie „Laté 26" do Santos a z Santos do Montevideo (Urugwaj) i w dalszym ciągu do Buenos Aires.

MODELARSTWO LOTNICZE:

Bartel BM5.

Fabryka *„Samolot" w Ławicy pod Poznaniem* wypuściła aparat, który jest piątem z kolei stadjum rozwojowem polskiego samolotu szkolnego. BM5 jest dwupłatowcem o identycznych skrzydłach, co znacznie ułatwia produkcję. Kadłub drewniany, kryty dychtą, posiada przekrój prostokątny, tylko z przedniej części, za siedzenia pilotów oprofilowany jest z góry blachą. Maska ładnie oprofilowana, zakrywa prawie całkowicie, prócz rozrządu i zaworów, dwustokonnego Daimlera.



Chłodnica wodna umieszczona pod kadłubem. Podwozie, o łamanej osi, zaopatrzone jest w amortyzatory hydrauliczne w przedniej goleni. Płoza opiera się również na amortyzatorze hydraulicznym. Sterowanie sterów i lotek przy pomocy linek. Stery normalne nieodciążane. Model dość trudny dzięki widocznym głowicom cylindrów. *Najlepiej przestudjować Daimlera na fotografji,* a następnie narysować głowice w skali no i w miarę możności dokładnie wykonać z drzewa twardego. Następnie wbić parami dwanaście gwoździków, mających imitować zawory. Gwoździki owijamy cienkim drucikiem. Są to sprężyny. Otwory w masce zaklejamy siateczką metalową, lub czarną gazą. *Całość malujemy na kolor jasno-zielony* i lakierujemy. Na sterze napis BM5, a na stateczniku marka fabryczna samolotu. Na kadłubie napis „Tu unosić".

Czechosłowacja stanie do tegorocznego lotu Małej Ententy i Polski z nowemi jednomiejscowemi samolotami „Avia" produkcji krajowej, które podobno zakupiło również lotnictwo Jugosławji. Rumunja zakupi na ten lot nowy typ samolotów jednomiejscowych we Francji.

Polska nie chcąc *wydawać około 1,5 miljona zł.* na zakup obcych samolotów jedynie w celu uzyskania znaczniejszych szans zajęcia pierwszych mieisc w locie i nie będąc we własnej produkcji przygotowana na maszyny jednomiejscowe (które stanowią niespodziewaną nowość w tej perjodycznej imprezie sportowej), prawdopodobnie w „Locie Małej Ententy i Polski" udziału nie weźmie. Tym sposobem lot, *będący w swem założeniu konkurencją pilotów i przemysłu krajowego,* zejdzie do roli konkurencji między przemysłem francuskim i czechosłowackim.

T-wo linji okrętowych Hamburg-Ameryka zadeklarowało miljon marek dla udziału w budowie nowego Zeppelinu. który jest przeznaczony dla regularnej komunikacji transoceanicznej. Sterowiec budujący się już we Friedrichshafen, kosztować będzie 6 miljonów marek, czyli że *budowa 6-ciu sterowców wyniesie tylko połowę tego co kosztuje jeden statek*-olbrzym transatlantycki.

V międzynarodowy Kongres lotniczy w Hadze odbędzie się w dniach 1-6 września 1930 r. Polska otrzymała już oficjalne zaproszenie od Aeroklubu Holandji,

Dnia 7 Kwietnia o godz. 11-ej w sali Instytutu Aerodynamicznego (Nowowiejska 50) odbyło się uroczyste rozdanie świadectw absolwentom III Kursu Pomocników Mechaników Lotniczych, zorganizowanego przez L.O.P.P.

Czechosłowacka fabryka samolotów „Avia" nabyła licencję na budowę komunikacyjnych samolotów „Fokker" jedno i trzy-silnikowych.

Fabryka ta już *rozpoczęła produkcję Fokkerów* dla Czechosłowackiego T-wa Lotniczego, które utrzymuje komunikację zagraniczną.

Nobile winien,

lecz się tłumaczy...

Z Rzymu donoszą, że komisja, śledcza, powołana do zbadania okoliczności, towarzyszących wyprawie podbiegunowej sterowca „Italja", zakończyła swoje prace i przedstawiła Mussoliniemu swoje sprawozdanie.

Pierwsza część sprawozdania mówi o przyczynach katastrofy sterowca, druga o akcji pomocy.

W pierwszej sprawie komisja przyszła do wniosku, że katastrofa sterowca nastąpiła wskutek błędnego manewrowania, które przypisać należy nieodpowiedniemu składowi i użyciu załogi. Odpowiedzialność za te błędy manewrowania spada na komendanta. W drugim punkcie stwierdza komisja jednomyślnie, że zachowanie się oficerów marynarki Mariana i Zappiego nie zasługuje w żadnym przypadku na naganę, a raczej na uznanie.

Co do osoby Nobilego, komisja również jednomyślnie przyszła do wniosku, że *zachowanie się Nobilego nie da się usprawiedliwić* i że można je wyjaśnić tylko w ten sposób, iż znajdował się w stanie depresji fizycznej i moralnej, który nie pozwalał mu na odpowiednią ocenę swego postępowania i jego skutków.

W sprawie wreszcie akcji pomocy komisja przyszła do wniosku, że uczyniono wszystko, co było możliwe, ażeby rozbitków odnaleźć, udzielić im pomocy i uratować. Włoscy uczestnicy wyprawy przeprowadzili — jak stwierdza komisja — tę akcję z zapałem. Czynna pomoc zaś nie włochów stanowi — jak stwierdzi komisja — *godny podziwu przykład solidarności ludzkiej,* której punktem największym była szczęśliwa interwencja łamacza lodów „Krasina" i szlachetna, ofiarna śmierć Amundsena.

W dalszym ciągu wiadomości o jen. Nobile. tym razem pochodzących z dzienników kopenhaskich, znajdujemy sensacyjne oświadczenie niefortunnego zdobywcy bieguna północnego. Nobile skorzystał z odwiedzin jednego z dziennikarzy duńskich i wynurzył mu swe żale, starając się tem samem oczyścić z zarzutów stawianych przez prasę całego świata.

„W sprawie śledztwa — powiedział Nobile — które skończyło się skazaniem mnie, wiem tylko to, co podała do wiadomości publicznej prasa. Nie zamyślam bynajmiej zaniechać dalszej walki o zrehabilitowanie się. Zdrowie moje i nerwy znajdują się w porządku i uczynię wszystko, aby wykazać moją niewinność. Nie mogę w żadnym wypadku uznać kompetencji członków komisji śledczej w sprawie wydania wyroku o mojej wyprawie podbiegunowej. Żaden z członków tej komisji nie ma najbardziej prymitywnych wiadomości o kierowaniu okrętem powietrznym. Uważam za rzecz w najwyższym stopniu dziwną iż komisja ani razu nie uwiadomiła mnie o podnoszonych przeciwko mnie zarzutach i nie dała mi nigdy sposobności do obrony".

Na zapytanie dziennikarza kopenhaskiego, czy jednak nie można ekspedycji jen. Nobile poddać żadnej krytyce, odpowiedział jenerał:

„Owszem, jednakże z zupełnie innego punktu widzenia, aniżeli uczyniła to komisja śledcza. Mojem zdaniem *okręt powietrzny, którym kierowałem, powinien był być znacznie większym*".

W dalszym ciągu dziennikarz duński zagadnął Nobilego: jaka przyczyna spowodowała katastrofę?, na co usłyszał następującą odpowiedź:

„Istotnej przyczyny nie znam, ani ja, ani nikt wogóle. Niejednokrotnie już wysuwałem rozmaite przypuszczenia, o tyle, o ile zbliżają się do prawdy. *Właściwej jednak prawdy w sprawie katastrofy „Italji" nie da się definitywnie ustalić.* W każdym razie katastrofy nie spowodowało fałszywe kierowanie aparatem. Manewr, wykonany przy spadaniu „Itali", był jedynym, jaki można było wykonać. Inaczej nie można było i nie należało postąpić".

— Czy sądzi pan, że odwołanie wyroku komisji jest możliwe? — zapytał dziennikarz.

Jen. Nobile wykonał ruch głową, jakby chciał powiedzieć „nie wiem", potem dorzucił:

„W książce, nad którą obecnie pracuję, zdam dokładną sprawę ze wszystkich najdrobniejszych szczegółów mojej ekspedycji. Wówczas świat cały będzie miał możność wydania właściwego, sprawiedliwego wyroku".

Więc jen. Nobile uważa, że „wypracowana" przez niego książka, treścią swą oczyści go ze wszystkich stawianych mu zarzutów, a cały świat dojdzie do przekonania, iż „bohatersko" postąpił ten, co uciekł pierwszy i pozostawił swych podwładnych.

POSADY ZAOFIAROWANE:

KIEROWNIK filji na Gdańsk i do składu samochodowego obeznany ze sprzedażą samochodów i części samochodowych amerykańskich i francuskich również wszelkich akcesorji, gum i t. d. poszukiwany. Tylko poważni reflektanci fachowcy posiadający prawo jazdy będą uwzględnieni. Oferty pod „Kierownik" do adm. „Autolotu".

SPRZEDAWCA samochodowy wojażer dobrze ustosunkowany do sprzedaży samochodów amerykańskich i francuskich, tańszej klasy (Ford-Renault) na Gdańsk i Pomorze przez gdańską firmę poszukiwany. Tylko poważni reflektanci fachowcy ze znajomością niemieckiego i polskiego języka, posiadający prawo jazdy będą uwzględnieni. Oferty pod „Sprzedawca" do adm. „Autolotu".

POSADY POSZUKIWANE:

KIEROWCA poszukuje pracy na samochód prywatny w województwie warszawskim, łódzkim, lub innem. Łaskawe oferty pod *„Kierowca Pabjanice"* do adm. „Autolotu"

PRĘDZEJ CZY PÓŹNIEJ SAMI PRZEKONACIE SIĘ

ŻE NA WASZYM WOZIE

KONIECZNIE TRZEBA ZAŁOŻYĆ

HYDRAULICZNE AMORTYZATORY

NIE ZWLEKAJCIE

z założeniem

AMORTYZATORÓW

HOUDAILLE

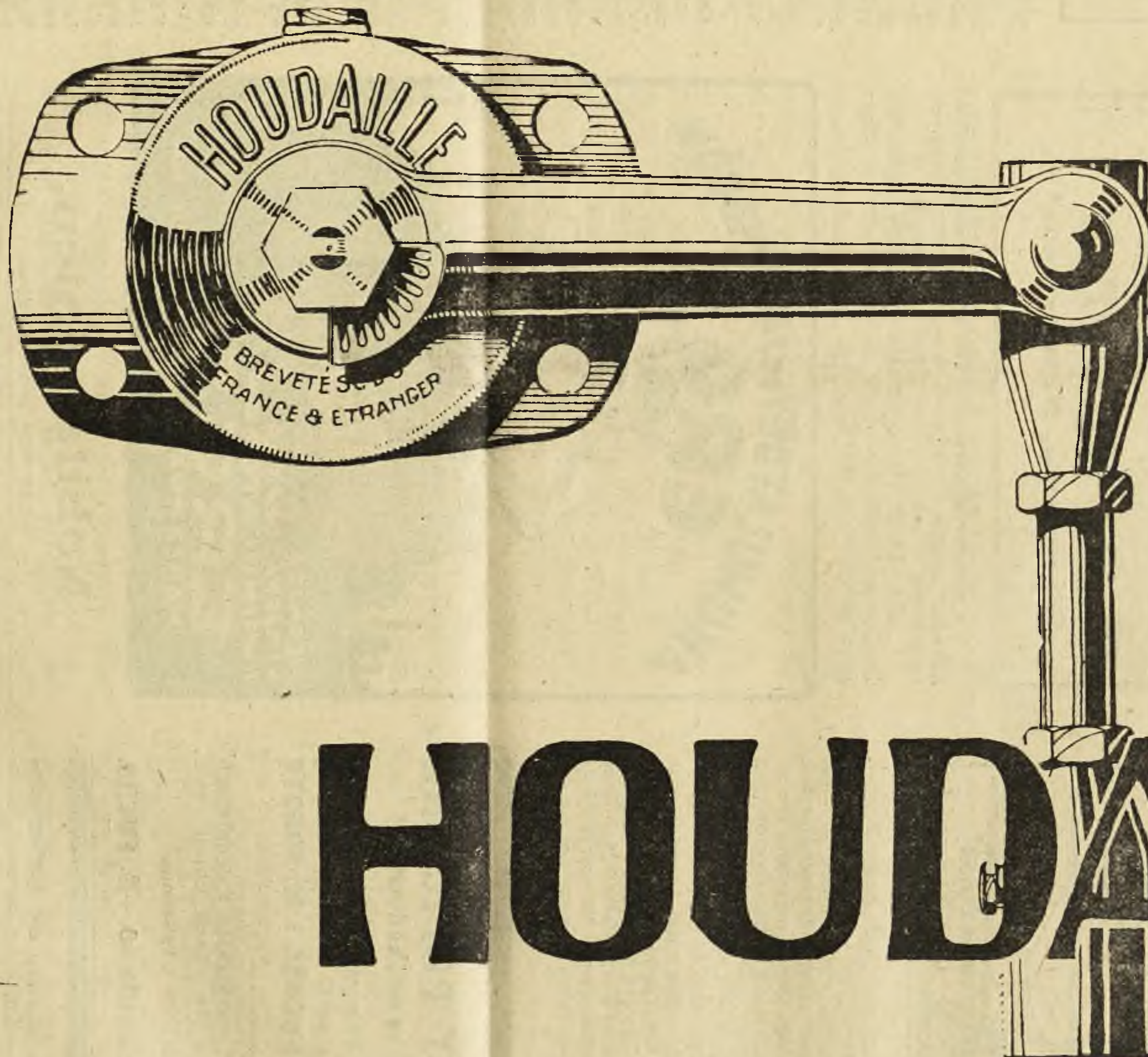
— BO —

POŁAMIECIE RESORY!

MODELE

do wszystkich wozów:

osobowych,
ciężarowych i
autobusów.



AMORTYZATORY

NA **RESORY**

i

NA **KIEROWNICĘ.**

GWARANCJA

DWULETNIA.

HOUDAILLE

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO „SAINT-DIDIER“ WARSZAWA, MAZOWIECKA 9.

Telefony: Dyrekcja 328-81, Zarząd 328-84, Składy 328-87, Dział samochodowy 335-84.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.²
Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI

Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80.